

прав в певних категоріях справ, що є необхідним і достатнім для забезпечення виконання завдання цивільного судочинства й без використання всіх процесуальних інструментів загальнопозовного провадження. Адже новий ЦПК зобов'язує суд при розгляді кожної окремої справи досягати завдання цивільного судочинства раціональними шляхами (ч. 2 ст. 2).

Іншою формою реалізації принципу пропорційності є право суду (у випадку, якщо закон або договір не визначають ефективного способу захисту порушеного, невизнаного або оспореного права, свободи чи інтересу особи, яка звернулася до суду) відповідно до викладеної в позові вимоги визначити у своєму рішенні такий спосіб захисту, який не суперечить закону. А чи не єдиним критерієм оцінки ефективності та адекватності такого способу захисту як раз й буде виступати принцип пропорційності.

Немаловажну роль принцип пропорційності відіграє й в процесі доказування. Так, застосуванням цього принципу в правовому регулюванні можна пояснити процесуальну активність суду в процесі доказування у справах окремого провадження та у сімейних спорах з метою захисту інтересів дітей, а також у випадку, коли суд має сумніви у добросовісному здійсненні учасниками справи їх процесуальних прав або виконанні обов'язків щодо доказів (ч. 7 ст. 82). На принципі пропорційності ґрунтується й право суду у разі ненадання доказів визнати обставину невчинення відповідних дій або відсутності події встановленою (ч. 4 ст. 82).

Таким чином, варто визнати позитивним моментом законодавче запровадження в цивільне судочинство України принципу пропорційності та його застосування в різних інститутах цивільного процесу як один з основних векторів цивільно-процесуальної діяльності суду при виборі найбільш раціональних шляхів досягнення завдання цивільного судочинства.

### ***Література:***

1. Курс цивільного процесу : підручник / В. В. Комаров, В. А. Бігун, В. В. Баранкова та ін. ; за ред. В. В. Комарова. – Х., 2011. – 1352 с.

## **ПРАВОВИЙ СТАТУС ДИТИНИ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА**

**Самойленко Г.В.**

*кандидат юридичних наук, доцент,  
доцент кафедри цивільного права  
Запорізький національний університет*

Останнім часом все більше уваги приділяється питанням захисту прав споживачів. Не останнє місце серед потреб займає потреба осіб у переміщенні. Однак, з погляду на складність транспортного законодавства (в якому

присутні як суто юридичні норми, так і юридико-технічні), що зумовлено особливостями функціонування окремих видів транспорту, зумовленість правовідносин технологічними особливостями перевізного процесу, завдання адекватного регулювання правовідносин з перевезення пасажирів виявляється не таким вже й простим.

Та в той же час, попри технічні та технологічні особливості, в силу застарілості окремих актів позитивного права в сфері регулювання транспортних перевезень пасажирів має місце різний підхід до правового статусу малолітнього та неповнолітнього пасажирів, що не є виправданим та зумовлює плутанину та незручність для пасажирів і їх дітей (пасажирів).

Законодавець є непослідовним у вирішенні цього питання, воно залишається неуніфікованим для різних видів транспорту, у той час, приміром, як в Німеччині та Іспанії це питання, окрім іншого, вирішується в тому числі на рівні окремого закону про наземні перевезення пасажирів.

В Україні ч. 2. ст. 29 ЦК України закріплює, що фізична особа, яка досягла чотирнадцяти років, вільно обирає собі місце проживання, за винятком обмежень, які встановлюються законом.

В свою чергу, ст. 313 ЦК України (Право на свободу пересування) закріплює право фізичної особи на свободу пересування, що відповідає приписам ст. 33 Конституції України, яка закріпила право особи на свободу пересування.

Згідно ч. 2 ст. 313 ЦК України фізична особа, яка досягла чотирнадцяти років, має право на вільне самостійне пересування по території України і на вибір місця перебування.

Фізична особа, яка не досягла чотирнадцяти років, має право пересуватися по території України лише за згодою батьків (усиновлювачів), опікунів та в їхньому супроводі або в супроводі осіб, які уповноважені ними.

Начебто логічна та правильна норма в той же час має інший правовий режим у спеціальному транспортному законодавстві.

Так, згідно п. п. 2.28. та 32.16. Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [1] діти віком до 14 років допускаються до перевезення в пасажирських (приміських) поїздах тільки в супроводі дорослих.

Згідно п. 43 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, які було затверджено Постановою КМУ від 18 лютого 1997 р. № 176 [2] на міжміських маршрутах не дозволяється перевозити дітей віком до 10 років без супроводження дорослих, за винятком випадків перевезення дітей до загальноосвітніх чи дошкільних навчальних закладів у сільській місцевості автобусами внутрішньообласних маршрутів та регулярних спеціальних перевезень.

Крім того, п. 159 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту (підпункт 8) закріплює, що пасажир має право безоплатно перевозити з собою одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця (підпункт 7 п. 159 Правил). Так, нормальне правило, яке надає пільгу безкоштовного проїзду у віці до 6 років, породжує певну нісенітницю в

світлі того, що не на всіх видах транспорту така особа визнається пасажиром, оскільки вона не придбаває квиток і не займає окремого місця.

Втім, на повітряному транспорті це питання є вирішеним шляхом закріплення визначення особи пасажирів, – ним визнається фізична особа, яка перевозиться повітряним судном за згодою перевізника відповідно до договору перевезення, крім членів екіпажу та додаткових спеціалістів на борту повітряного судна, працівників експлуатанта повітряного судна, уповноваженого представника відповідного національного органу регулювання та осіб, які супроводжують вантаж (п. 75 ст. 1 ПК України) [3].

На залізничному транспорті – «Пасажир – фізична особа, яка перевозиться залізничним транспортом на підставі проїзного документа, у тому числі електронного, або є членом організованої групи осіб, яка проїздить на підставі групового проїзного документа. Ці особи вважаються пасажиром з моменту прибуття на вокзал для здійснення поїздки (чи пересадки на інший поїзд) до моменту завершення поїздки» (п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України).

При прямуванні з одним дорослим пасажиром більше однієї дитини до 6 років пасажир повинен додатково придбати дитячий проїзний документ на кожне місце, займане дітьми (п. 2.32 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України).

То ж виходить, що при залізничних перевезеннях дитина, яка перевозиться без займання нею окремого місця пасажиром не є, оскільки у неї відсутній відповідний проїзний документ?

Вважаємо, що такий підхід є невірним. Така дитина (у віці до 6 років) є пасажиром. На неї має розповсюджуватися механізм захисту прав і інтересів її як пасажирів. І відповідно проїзний документ вона повинна мати, з пільгою – безкоштовно. Це б відповідало загально цивілістичному підходу до врегулювання означених правовідносин.

Ще простіше і вірно вирішується питання у Законі України «Про міський електричний транспорт» [4]. Ст. 1 зазначеного закону визначає, що пасажиром є фізична особа, яка користується транспортним засобом, перебуваючи в ньому, але не причетна до керування ним. Чітко і зрозуміло.

У той же час, Розділ IX Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу містить приписи які дивують уяву – дослівно, – «Діти можуть перевозитися як у супроводі, так і без супроводу дорослого пасажирів за умови дотримання вимог, визначених у пунктах 4–8 цієї глави» [61].

Згідно п. 4 за категорією «дитина, що перевозиться без супроводу» мають оформлюватись діти віком від 2 до 14 років при внутрішньому перевезенні та діти віком від 2 до 16 років при міжнародному перевезенні. Щоправда, перевізник самостійно визначає, з якого віку приймати дітей до перевезення без супроводу дорослого пасажирів.

Щоправда, в Правилах міститься положення, що діти, що подорожують без супроводу, приймаються до перевезення після заповнення батьками або опікунами відповідних належно оформлених документів та оплати послуги, що встановлюється перевізником (п. 6).

Звичайно, законодавець мав на увазі, що такі діти після оформлення відповідних документів з перевізником перевозяться під наглядом уповноважених осіб перевізника (а фактично, у супроводі дорослих).

Тобто, звичайно, що йдеться не про достатньо граматично коректне формулювання даної норми в ПК України.

Інше питання стосується можливості дитини самотійно вступати у правовідносини з перевезення пасажиром шляхом придбання відповідного квитка (укладання правочину).

Ст. 31 ЦК України щодо часткової дієздатності, ст. 32 ЦК України щодо неповної цивільної дієздатності не містять чіткого нормативного визначення правового статусу фізичної особи стосовно досліджуваного питання.

Одним із ключових моментів повноважень особи згідно вікового цензу є вартість вчинюваного правочину (йдеться про відсутність високої вартості і задоволення побутових потреб особи, які відповідають її фізичному, духовному чи соціальному розвитку, – ст. 31 ЦК України).

Нечипуренко О.М. зазначив, що статус особи у віці до 14 років та у віці від 14 до 18 років в розрізі реалізації особою права на пересування та можливості самотійного укладання договору перевезення та приймання виконання за договором; висування претензій за договором і особливості захисту прав та інтересів особи за даним договором наразі в законодавстві чітко не регламентовані, що викликає величезну кількість питань як теоретичного, так і практичного змісту [5, с. 105].

Додає проблем нечіткість нормативного визначення дрібних побутових правочинів, які має право укласти особа, яка не має повної дієздатності.

Вважаємо, що тут йдеться не стільки про вартість перевізного квитка, скільки про його значення, – безпека дитини та можливість батьківського контролю над дитиною.

Означене дає підстави для висновку, що наразі чинне законодавство є недосконалим і неуніфікованим стосовно єдності у визначенні правового статусу малолітнього та неповнолітнього пасажиром щодо визнання його пасажиром лише за критерію користування транспортним засобом, стосовно здатності укладання правочинів щодо їх перевезення і чітких критеріїв можливості прийняття виконання договору щодо них самотійно чи у супроводі батьків.

### *Література:*

1. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку від 27 грудня 2006 р. № 1196 // Офіційний Вісник України. – 2007. – № 26. – Ст. 1065.

2. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України № 176 від 18.02.1997 <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF>

3. Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. – Ст. 536.

4. Про міський електричний транспорт: Законі України від 29.06.2004 р. // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2004. – № 51. – Ст. 548.

5. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: монографія / О.М. Нечипуренко, С.В. Резніченко, Г.В. Самойленко. – Одеса: ОДУВС, 2010. – 188 с.

## **ЦИФРОВИЙ КОНТЕНТ – НЕОБХІДНІСТЬ ЗАКОНОДАВЧОЇ ДЕФІНІЦІЇ?**

**Стахира Г.М.**

*аспірант кафедри цивільного права та процесу  
Тернопільський національний економічний університет*

Технологічна революція та стрімкий розвиток ринку постачання нематеріальних товарів та послуг призвели до необхідності внесення істотних змін у право. Поява нематеріальних об'єктів, до яких відносимо комп'ютерні ігри у режимі реального часу, електронні журнали та книги, технології хмарного зберігання даних, програмне та апаратне забезпечення, аудіо- та аудіовізуальні гіперпосилання доступні для відтворення у мережі інтернет, введених у цивільний обіг в межах так званого «віртуального ринку» потребує розробки та законодавчого закріплення визначення та встановлення режиму правового регулювання.

Мета роботи полягає у аналізі існуючих доктринальних та законодавчо закріплених дефініцій цифрового контенту та обґрунтуванні необхідності впровадження дефініції цифрового контенту до законодавства України.

В українському законодавстві відсутнє нормативне визначення поняття об'єкта, що існує у нематеріальній, цифровій формі. Аналізуючи норми чинного законодавства, бачимо що воно перебуває на етапі формування, розробки понятійного апарату та механізму правового регулювання у даній сфері. Спробою дати нормативне визначення нематеріальних даних є дефініція поняття «електронна форма представлення інформації», що міститься у Законі України «Про електронну комерцію».

В свою чергу дослідженнями, пов'язаними із розробкою та нормативним закріпленням поняття цифрового контенту займалися науковці Європейського Союзу (далі – ЄС). Адже розвиток ринкових відносин поставки цифрового контенту між країнами членами ЄС, потребує чіткого нормативного регулювання та закріплення уніфікованого поняття.

Проте, на сьогоднішній день не узгоджено єдиного підходу до визначення цифрового контенту. Вчені, у своїх наукових доробках презентують цифровий контент як послуги, що надаються у електронній формі [1, с. 185], інформаційно-розважальні матеріали, що розповсюджуються в цифровому вигляді по каналах зв'язку та використовуються за допомогою спеціальних